

# SPEDITIONSRET

## VELKOMMEN TIL SPEDITIONSRET!

I dette nummer af Speditionsret kan du finde artikler af betydning for din retsstilling som speditør, og hvor vi fortæller om, hvordan virksomheder kan implementere rettidig omhu i organisationen.

Advokat Rasmus Køie har ført en sag ved Sø- og Handelsretten, hvor speditørens rolle som formidler blev behandlet. Sagen belyser derfor speditørens muligheder for at optræde som formidler og Rasmus Køie giver en status på formidlerbegrebet anno 2018.

Advokatfuldmægtig Søren Nicolay Edsen Johansen har fulgt EU-Kommissionens sagsanlæg mod Kongeriget Danmark, hvor Generaladvokaten har afgivet en udtalelse, der frikender Danmark.

Til slut vil vi gerne fortælle om foreningens seneste tiltag inden for videndeling: Transportjuridisk Mødeklub. Klubben giver medlemmer af Danske Speditører et eksklusivt forum, hvor erfaringer med transportretten er i fokus.

Ved spørgsmål til dette nummer af Speditionsret eller andre juridiske forhold, står vi som altid til rådighed på telefon:

**70 13 12 14**

God fornøjelse med læsningen!

*Martin Aabak*

**NR. 54**

**Februar 2018**

## INDHOLD:

---

*Side 2:*

**SPEDITØREN SOM FORMIDLER**

---

*Side 4:*

**CABOTAGE: DANMARK KLARER FRI-SAG**

---

**TRANSPORTJURIDISK MØDEKLUB –  
DEL VIDEN OG BLIV SELV EN BEDRE  
SPEDITØR**

## SPEDITØREN SOM FORMIDLER

Sø- og Handelsretten har i en nyligt afsagt dom<sup>1</sup> fundet, at en speditionsvirksomhed alene optrådte som formidler, og dermed ikke som (kontraherende) transportør – med den virkning, at speditionsvirksomheden blev frifundet for et vareforsikrings-selskabs erstatningskrav.

**Af advokat (L) Rasmus Køie, rak@dasp.dk.**

Speditører kan optræde i flere forskellige juridiske roller overfor deres ordregivere, hvilket kan have ganske afgørende betydning for speditørens ansvar vedrørende fx transport af gods.

I den transportjuridiske teori er speditøren endog blevet omtalt som transportbranchens kamæleon, netop fordi speditøren kan optræde i forskellige roller.

Således skelnes både i NSAB 2015 (og tidligere versioner af bestemmelserne) helt grundlæggende mellem to måder, hvorpå en speditør kan påtage sig at assistere sin ordregiver med en opgave: Som 1) kontraktspart eller 2) som formidler.

Som kontraktspart (ofte omtalt som *kontraherende transportør*) identificeres speditøren juridisk med sin underleverandør, også selvom denne er en selvstændig virksomhed. I denne egenskab vil speditøren derfor være direkte ansvarlig overfor sin ordregiver for fx bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse, som indtræffer undervejs i transportforløbet, mens godset er i speditørens underleverandørs fysiske (eller kontraktuelle) varetægt.

Som formidler – derimod – har speditøren som udgangspunkt intet selvstændigt ansvar for tab og skader, som speditørens ordregiver lider, og som ikke kan henføres til speditøren selv, men alene til

den udførende part (typisk en udførende transportør).

Speditøren kan optræde i disse roller både for så vidt angår transportopgaver (vej, sø, luft, bane eller multimodal) og for så vidt angår andre opgaver, som løses for kunden (fx fortoldning, forsikring, rådgivning, oplagring etc.).

Det fremstår åbenlyst, at formidlerrollen for speditøren er mere attraktiv end rollen som kontraktspart, særligt når det – hvad tilfældet er – er igennem speditøren, at det samlede cashflow, også vedrørende fragtbetalingen, flyder.

I retspraksis er der over tid fremkommet en række betingelser, som speditøren skal kunne påvise værende til stede, for at formidlerrollen effektivt kan påberåbes. Betingelser, som oftest i den virkelige verden ikke er forenelige med drift af en speditionsvirksomhed i et ganske konkurrencepræget marked.

Udgangspunktet for en speditør er (hvad også fremgår af NSAB 2015), at vedkommende optræder som kontraktspart (med selvstændigt ansvar for udførende parter), med mindre speditøren kan påvise en række elementer, som samlet medfører, at speditøren alene er formidler – og hvor *transparens* er den bærende fællesnævner:

---

<sup>1</sup> Sø- og Handelsrettens dom i sag S-17-16, afsagt den 8. november 2017. Afgørelsen er endelig.

For det første skal det være en del af aftalegrundlaget i forholdet mellem speditøren og ordregiveren, at speditøren alene optræder som formidler uden selvstændigt transportansvar.

For det andet skal der skabes *forretningsmæssig transparens*. Hermed menes, at ordregiver i forbindelse med aftalens indgåelse skal have kendskab til, hvilke udførende parter, der reelt udfører opgaven.

For det tredje skal der skabes *økonomisk transparens*, således, at speditøren overfor sin ordregiver synliggør, hvor stor en del af beløbet, som kunden betaler for opgaven, der betales videre til den udførende part, henholdsvis hvor stor en del der går til speditøren (formidlergebyret).

Særligt med de to sidste betingelser har det vist sig forretningsmæssigt vanskeligt at skabe mulighed for påberåbelse af formidlerrollen, i hver fald for så vidt angår speditørers levering af transportydelser.

## Sagen

Retssagen var anlagt af et vareforsikringssselskab, med påstand overfor speditøren om, at denne skulle betale ca. DKK 620.000,00 i forbindelse med skade på gods under transport fra Danmark til USA af en ca. 70 tons tung rotor, der skulle indgå som en del af et større fordampningsanlæg til tørring af kød eller fiskemel.

Vareforsikringssselskabet havde udbetalt erstatningen til sin forsikringstager, en dansk virksomhed, som havde solgt den pågældende rotor til en amerikansk køber.

Den danske virksomhed havde en in-house-speditør ansat som medarbejder. Denne medarbejder

valgte dog at opsiges sin stilling, for at drive en selvstændig projektspeditionsvirksomhed. For ikke at efterlade et for stort "hul" hos virksomheden i forbindelse med opsigelsen, blev der indgået en aftale mellem virksomheden og den nu tidligere medarbejder (og ejer af den under sagen sagsøgte speditationsvirksomhed). Aftalen skulle i første omgang løbe i 2 måneder fra fratrædelsen.

Af aftalen fremgik blandt andet:

### "Artikel 2. Omfang, formål og definition

1. *Aftalen er indgået med det formål, at [speditøren] hjælper [virksomheden] med projekttransporterne samt diverse andre shippingrelaterede arbejds-opgaver.*

2. *Aftalen bygger på åbenhed, samarbejde og tillid parterne imellem.*

3. *Med projekttransporter forstås shipping fra punkt til punkt af udvalgte, større og oversize maskinemner samt projekt håndtering af komplicerede og omfattende ordre.*

### Artikel 3. Øvrige formaliteter

1. *[Speditøren] vil få adgang til XAL samt [virksomhedens] e-mail.*

2. *[Speditøren] vil få adgang til en arbejdsplads i [virksomhedens lokaler] samt VPN forbindelse som hidtil.*

3. *[Speditøren] vil som udgangspunkt være fysisk at finde på [virksomheden...] ca. 2 gange om ugen. Nogen gange mere og nogen gange mindre efter behov.*

4. *[Speditøren] skal samarbejde med shipping afdelingen, således ressourcerne bedst muligt optimeres ifm. pakning og læsning.*

#### Artikel 4. Betaling, gennemsigtighed og åbenhed

1. Det aftales at [speditøren] laver opgaverne til net/net kost efter bedste formåen.
2. [Speditøren] modtager 12,5 % i ekspeditionsgebyr for sine ydelser, som løbende tillægges fragtregningerne for projekterne.
3. [Speditøren] skal konstant sikre [virksomheden] den bedste service samt pris.
4. [Virksomheden] kan til enhver tid udbede dokumentation af priserne.
5. Der er ydermere aftalt at forfaldende konsulent opgaver kan aftales til timepris 695,00 kr. mod timebilag.
6. Fragtregningerne betales løbende måned + 14 dage."

Undervejs i transporten fra Danmark til Mount Pleasant, Texas, USA, blev rotoren beskadiget, idet denne (der var placeret på en flat rack) væltede på havneområdet i Houston, angiveligt fordi chassisets ben fejlagtigt blev placeret lige uden for den opmærkede (og velfunderede) bås, hvorved chassisets støtteben gik igennem blødt underlag og væltede med beskadigelser til følge.

Af en surveyrapport fremgik som følger vedrørende årsagen til skaden:

*The root causes of the accident are human error, carelessness and negligence, i.e. the driver who drayed chassis No. TNPZ 438919 with flat rack No. HLXU 8691359 and Rotor No. 7B 141 to their interim storage location*

*failed to properly position, align and station the chassis.*

*Instead of putting the chassis straight in slot No. 221/35 with its rear tires resting against the concrete parking stop, the driver parked it too far forward and at an angle, which placed the left front landing leg of the chassis on the asphalt / tarmac surface instead on the reinforced concrete strip.*

*Subsequently, the high combined weight of chassis, flat rack, and cargo caused this landing leg to break through the paved surface and sink into the ground, resulting in the shift and uneven distribution of the weight of the load, which rolled over onto its left side, impacted against an adjacent full open top container, struck and came to rest on the ground."*

Efterfølgende blev skaden anmeldt til virksomhedens vareforsikringselskab, sagsøgeren. Denne anmeldelse blev foretaget af speditøren efter, at denne havde fratrukket sin stilling hos virksomheden.

#### **Forklaringer**

Under retssagen blev der afgivet forklaringer, dels af virksomhedens COO og af den medarbejder, som indtrådte i speditørens tidligere stilling, dels af speditøren selv.

Virksomheden COO forklarede blandt andet, at:

*"De indgik samarbejdsaftalen fordi de ønskede "business as usual" indtil der kom styr på afdelingen. [Speditøren] fortsatte som om intet var hændt og havde adgang til alle [virksomhedens] systemer."*

Medarbejderen, som overtog speditørens stilling i virksomheden, forklarede blandt andet som følger:

*"[Speditøren] fungerede som formidler og var en fast del af huset. Han optrådte ikke som en [decideret] speditør."*

### **Sø- og Handelsrettens begrundelse og resultat**

Sø- og Handelsretten frifandt speditøren med følgende begrundelse:

*"Parterne er enige om, at transporten blev udført under parternes samarbejdsaftale af 22. januar 2015, hvis formål er angivet til at være bl.a., at "[Speditøren] hjælper [virksomheden] med projekttransport-opgaverne". Aftalen blev i første omgang indgået for en to måneders periode og blev indgået i den periode, hvor [speditøren] sad i en opsagt stilling hos [virksomheden], hvor han varetog bl.a. projekttransportopgaverne. Aftalen indeholder vilkår om, at [speditøren] ville få adgang til en arbejdsplads, relevant systemadgang samt e-mailadresse hos [virksomheden]. Det er endvidere i aftalen anført, at "[speditøren]" modtager 12,5 % i ekspeditionsgebyr for sine ydelser, og at [virksomheden] til enhver tid kunne forlange dokumentation for priserne. Det fremgår af de samstemmende forklaringer herom, at parternes intention med aftalen var, at [speditøren] i en overgangsperiode, mens [hans efterfølger] blev oplært, skulle varetage sine opgaver i [virksomheden] som hidtil. [Virksomhedens COO], som underskrev aftalen [...], har således forklaret bl.a., at "... de ønskede "business as usual", indtil der kom styr på afdelingen. [Speditøren] fortsatte som om intet var hændt og havde adgang til alle [virksomhedens] systemer...". [Speditørens efterfølger] har forklaret bl.a., at "... [speditøren] fungerede som formidler og var en fast del af huset...".*

*Der er på ovennævnte baggrund en særdeles stærk formodning for, at [speditionsvirksomheden] i relation til den konkrete transport varetog en opgave som formidler og ikke transportør. Denne formodning ændres hverken ved de udstedte transportdokumenter, herunder Sea Waybill med [virksomheden] som shipper, eller ved den afregning, som [speditionsvirksomheden] har foretaget over for [virksomheden] for denne transport. Som anført af [speditionsvirksomheden] under deres procedure, svarer de 195.500 kr. opkrævet af [speditionsvirksomheden] over for [virksomheden] således til den afrundede sum af fragten fra Hapag-Lloyd, ERA og Central Ocean til [speditionsvirksomheden] med et tillæg af 12,5 % (i alt 195.498,20 kr. med den af [speditionsvirksomheden] anførte vekselkurs). Det ændrer i denne sag heller ikke noget, at dette regnestykke ikke blev udspecificeret af [speditionsvirksomheden] på fakturaen til [virksomheden].*

*Da [speditionsvirksomheden] således har optrådt som formidler og ikke transportør, vil [speditionsvirksomheden] være at frifinde for [forsikringselskabets] påstand, som bygger på et transportøransvar."*

### **Kommentarer**

Sagens forløb er i sig selv vel næppe typisk for, hvordan aftaler mellem speditører og ordregivere kommer til verden.

Desuagtet må rettens præmisser tages til udtryk for, at vurderingen af speditørens retlige rolle som enten formidler eller kontraherende transportør/kontraktspart skal baseres på de parametre, som er relativt velkendte fra den transportjuridiske litteratur og teori, herunder særligt princippet om *transparens*.

Det bemærkes endvidere, at aftalegrundlaget mellem parterne i retssagen ikke baseredes på NSAB, idet disse bestemmelser ikke var vedtaget. Men grundlæggende anvendes alligevel de samme basale principper som afgørende for vurderingen.

Set i et historisk perspektiv har speditørens rolle udviklet sig fra et udgangspunkt som formidler til et udgangspunkt som kontraktspart. Udviklingen i retspraksis har herudover medført, at påberåbelse

af formidlerrollen i praksis ikke er set anerkendt i tilnærmelsesvist samme omfang som rollen som kontraktspart.

Begrebet er dog bibeholdt af en række hensigtsmæssige årsager – også i den nyeste udgave af NSAB. I det lys er dommen en venlig påmindelse om, at formidlerspeditøren fortsat lever, uagtet at der er ”langt mellem snapsene”.

## **CABOTAGE: DANMARK KLARER FRISAG!**

*Efter flere måneders radiotavshed i Cabotagesagen mod Danmark tilkendegav EU-Domstolens Generaladvokat i slutningen af november 2017 sin vejledende holdning til Danmarks mangeårige regelbrud på cabotagereglerne, ville nogen sige. Andre ville kalde det for en national særfortolkning.*

**Af advokatfuldmægtig Søren Nicolay Edsen Johansen, sej@dasp.dk**

Sagen har været undervejs i flere år og nåde et foreløbigt højdepunkt i sommeren 2016, hvor EU-Kommissionen altså indbragte den danske stat for EU Domstolen.

Cabotage-sagen handler helt grundlæggende om hvor mange læsesteder og lossesteder én enkelt cabotagetur kan have. Derudover handler sagen også om fortolkningen af andre uklarheder i forordningen og som netop medfører, at speditører og vognmænd skal have et lokalt kendskab til de enkelte staters fortolkning af cabotagereglerne. F.eks. har kommissionen løbende offentliggjort en samling af ”spørgsmål & svar” som skulle bidrage til en fælles forståelse af cabotagereglerne. Generaladvokaten tog også stilling til, i hvilket omfang disse spørgsmål & svar er bindende for de forskellige EU-stater.

Men først et kig på den seneste udvikling og hvilken betydning Generaladvokatens udtalelse har:

Generaladvokaten har til opgave at komme med forslag til de afgørelser, der efterfølgende træffes af EU-Domstolen. Generaladvokatens udtalelse er derfor et vigtigt fingerpeg om, hvilken retning cabotage-sagen kan tænkes at gå. Det skal dog fremhæves, at Domstolen ikke er bundet af Generaladvokatens udtalelse. Så der kan altså ikke på nuværende tidspunkt sættes to streger under generaladvokatens konklusioner. Men ikke desto mindre er Generaladvokatens konklusioner og begrundelser en klar retningsangivelse for, hvad Domstolen kan forventes at nå frem til.

### **Den danske fortolkning:**

Cabotagesagen mod Danmark blev indledt fordi den danske stat ikke ville rette ind efter EU-kommissionens henstillinger, der blev sendt til Danmark i det der kaldes for en åbningskrivelse tilbage i september 2014. EU-kommissionen var og er stadig af den opfattelse, Danmark ikke har for-

stået cabotagereglerne rigtigt, fordi Danmark mener, at én cabotagekørsel enten har flere læssesteder eller flere lossesteder, men ikke begge dele. Modsat mener Kommissionen, at en cabotagetur kan have flere læssesteder og flere lossesteder. Kommissionen har derudover fremført fem synspunkter, der skal give kommissionen medhold:

For det første mente kommissionen, at Danmark ikke kunne gradbøje cabotage-reglernes definition af begrebet "cabotagekørsel" efter forgodtbefindende. Denne definition var endeligt fastlagt i EU-forordningen, og den danske stat kunne ikke lave en særskilt dansk fortolkning.

For det andet mente kommissionen, at Vejtransportudvalget i EU Kommissionen allerede havde taget stilling til spørgsmålet om antallet af læsse og lossesteder på én cabotagetur. Udvalgets beslutninger var endvidere offentliggjort på kommissionens hjemmeside, hvorfor der ikke var behov for nogen dansk sær-fortolkning.

For det tredje mente kommissionen, at det ikke var i strid med cabotagereglernes formål at tillade flere læsse og lossesteder.

For det fjerde mente kommissionen, at den danske fortolkning af cabotagereglerne ville begrænse ikke-danske transportvirksomheder i at udføre opgaver i Danmark, hvilket ville være i strid med det velkendte EU-retlige proportionalitetsprincip.

Heroverfor havde sagsøgte i sagen – Kongeriget Danmark – tre argumenter for frifindelse:

For det første mente Danmark, at cabotagereglerne ikke regulerede antallet af læsse og lossesteder og at reglerne derfor var uklare. Denne uklarhed, mente Danmark, gav en vis frihed til at medlemsstaterne selv kunne fastlægge den praktiske implementering af reglerne på dansk territorium.

For det andet var Trafikstyrelsens Cabotagevejledning på ingen måde i strid med hele grundidéen med cabotagereglerne som jo netop går ud på at begrænse udenlandske vognmandsvirksomheder i at drive forretning i f.eks. Danmark. Hvis flere læsse og lossesteder blev tilladt ville et større antal ture kunne anses for én cabotagekørsel.

For det tredje har Danmark anført, at Trafikstyrelsens vejledning ikke går videre end hvad der er nødvendigt for at opfylde forordningen. Den danske implementering var således ikke i strid med proportionalitetsprincippet.

Således var banen kridtet op, da Generaladvokaten havde hørt parternes mundtlig indlæg d. 11. oktober 2017.

#### **Generaladvokatens konklusioner:**

Generaladvokaten konkluderede som det første, at Cabotagereglerne ikke angiver, om én tur kan have flere læsse eller lossesteder, og med Trafikstyrelsens cabotagevejledning fik virksomhederne en klar stillingtagen til spørgsmålet, hvor der helt klart kun tillades flere læssesteder eller flere lossesteder.

For det andet mente Generaladvokaten, at det rent faktisk kunne være nødvendigt for f.eks. Danmark at lave nationale regler med henblik på at gøre Cabotagereglerne operationelle, når reglerne var uklare. Derfor var Trafikstyrelsens Cabotagevejledning ikke i strid med den EU-forordning, der fastsætter reglerne for cabotagekørsel. Generaladvokaten udtrykte direkte, at forordningens uklarhed gjorde det nødvendigt at lave en vejledning, som udarbejdet af Trafikstyrelsen.

Som det tredje og sidste undersøgte Generaladvokaten om Trafikstyrelsens vejledning var forholdsmæssig – dvs. om vejledningen ganske enkelt tog sig for mange friheder og lagde for stramme bånd

på transportvirksomhederne i forhold til det samlede formål med Cabotagereglerne. Her konkluderede Generaladvokaten, at vejledningen overholdte proportionalitetsprincippet, og at Trafikstyrelsens udgivelse af denne ikke var i strid med cabotagereglerne.

#### **Udtalelsens betydning for cabotage i Danmark:**

Generaladvokatens udtalelser betyder helt grundlæggende, at status quo bliver opretholdt i Danmark. Det vil således fremover fortsat være sådan, at en transportør skal vælge mellem enten flere læsesteder eller flere lossesteder på én tur. Du kan få en detaljeret gennemgang af reglerne samt adgang til Trafikstyrelsens vejledning på [Dasp.dk](http://dasp.dk).

Derudover udtalte Generaladvokaten, at Kommissionen ikke bare kunne offentliggøre Vejtransportudvalgets udtalelser i den tro, at udtalelserne

kunne forpligte Danmark rent juridisk. Kommissionens "Spørgsmål & Svar" var således alene vejledende for medlemsstaterne.

Slutteligt skal det nævnes, at cabotagereglerne allerede nu er under forandring. Diskussionen om EU-Vejpakken har bølget frem og tilbage siden den blev fremlagt i Bruxelles i forsommeren 2017. Og meget er til debat. Her i februar 2018 ser det ud til, at EU-Vejpakken om 2-3 år kan medføre ganske store omvæltninger på særligt cabotageområdet idet selve tur-begrebet formentlig bliver redefineret.

Speditørernes Retsværn følger reglernes udvikling og vil orientere medlemmer af Danske Speditører så snart der foreligger nyt.

### **TRANSPORTJURIDISK MØDEKLUB: DEL VIDEN OG BLIV SELV EN BEDRE SPEDITØR**

*Danske Speditører har i efteråret stiftet Transportjuridisk Mødeklub. Læs her en kort beskrivelse af projektet og hvordan du bliver en del af klubben.*

#### **Af advokatfuldmægtig Søren Nicolay Edsen Johansen, [sej@dasp.dk](mailto:sej@dasp.dk)**

Transportjuridisk Mødeklub er et mødested for praktikere blandt medlemsvirksomhederne, der i dagligdagen er beslutningstagere og personer, hvor kendskab til aktuel lovgivning, retspraksis, fortolkning og mange andre juridiske redskaber vil hjælpe speditørernes beslutningsproces. Transportjuridisk Mødeklub arbejder for at styrke speditørhvervets knowhow sådan at medarbejderne bliver bedre beslutningstagere.

Vi har pt. afholdt et møde i efteråret 2017 og et møde i januar 2018. Næste møde er fastsat til d. 10. april 2018 og vil blive afholdt i Jylland. Tid og sted kan findes på [dasp.dk](http://dasp.dk).

Det er et vilkår for deltagelse, at du er parat til at dele egen knowhow med deltagerne, herunder deltage i faglige diskussioner. Kun på den måde tror vi på, at alle deltagere bliver en erfaring rigere. Det er en speditørklub, hvor du selv kan være med til at bestemme de problemstillinger som vi



tager op. Har du derfor et godt emne i tankerne, så skriv til Danske Speditørers Juridiske Afdeling [her](#).

Har du brug for en kort genopfriskning eller en introduktion til nyt lovstof, og har du en særlig udfordring som du ofte løber ind i, skal du tilmelde dig Transportjuridisk Mødeklub.

Ring på 70 13 12 14 for at høre mere og bliv en del af klubben.



**SPEDITØRERNES RETSVÆRN**

**RING KUN ÉT STED:**

**70 13 12 14**

SAMARBEJDSPARTNERE:

**IUNO**

**NO:DE:CO**

NORDIC DEBT COLLECTION AS

**SPEDITIONSRET**